

## **Inspraaktekst Stadsdeelcommissie Zuid, 6 november 2019**

### **Agendapunt 6: Gebiedsplan 2020 Oud-Zuid**

De verkeersveiligheid in onze woonbuurten.

Op pagina 22 van het Gebiedsplan en op pagina 10 van de Gebiedsagenda staat dat de inrichting van de straten in onze buurt wordt verbeterd, cq afgestemd op de inrichting van het Museumplein zelf. De Kansenskaart Museumplein is leidraad, zo staat er. Allemaal bedacht door bedrijven en instellingen die financieel afhankelijk zijn van hun ligging aan het Museumplein. Dat traject is inmiddels een oude werkelijkheid.

Najaar 2019 is gelukkig een nieuw kansenskaarttraject gestart, met nu wel gegarandeerde participatie van álle stakeholders. Tijdens dit traject is met geen woord meer gesproken over de inrichting van omliggende buurten. Vraag: waarom dan toch in dit gebiedsplan op p.22 halsstarrig vasthouden aan de (her)inrichting van deze woonstraten?

Na het voltooiën van het Museumplein in 1999 is men pas op aandringen van bewoners, gaan nadenken hoe de toename van sluipverkeer in de Johannes Vermeerbuurt en Duivelseiland een halt kon worden toegeeroepen. Fietsende schoolkinderen werden in een woonbuurt geconfronteerd met hardrijdende auto's en bestelbusjes tussen het Concertgebouwplein en de Stadhouderskade. Op grond van een degelijk draagvlakonderzoek heeft de toenmalige wethouder Joep Blaas (D66) besloten om een nieuw verkeerscirculatieplan voor de buurt op te stellen, waarbij de buurt autoluw werd ingericht, een 30 km regiem van kracht werd en het tracé van lijn 16 zou fungeren als een verkeersknip.

Juist die straten, langs dát tracé, worden op pagina 22 genoemd om de komende jaren verbeterd te worden. In het WOB-verzoek van 5 april jl. wordt er al op gewezen dat procedures m.b.t. verkeerscirculatie niet geregeld kunnen worden in een 'kanskaartoverleg'. We vroegen tijdens de WOB-procedure om de onderliggende stukken. Een verkeersintensiteiten studie van de dienst R&D bleek nog van vóór de opening van de Noord/Zuidlijn en is ons nooit verstrekt. Buurtbewoners zien 1 ½ jaar na opening van de Noord/Zuidlijn geen noemenswaardige toename van voetgangers tussen de Albert Cuypstraat en het Museumplein. Vraag: Waarom dan een verbeterplan, dat stoelt op verkeerde aannames, toch steeds weer opvoeren?

Niemand van ons is tegen het uitvoeren van periodiek of achterstallig onderhoud, maar verbeteren houdt ook in, lezen we, dat er meer ruimte moet komen voor voetgangers en fietsers. Omdat de tramrails gewoon blijven liggen en het niet de bedoeling kan zijn om de auto's te weren, zou -in dat geval- totale herinrichting het gevolg kunnen zijn. Als dat zou inhouden dat de verkeersknip wordt opgeheven, dan zijn we weer terug bij af.

Buurtbewoners zien geen noodzaak voor verbetering (anders dan normaal onderhoud) als er geen nieuw verkeers intensiteitenonderzoek aan die verbeteringsdrift ten grondslag ligt. En wij zijn ook mordicus tegen elk plan dat de bestaande verkeerscirculatie aantast, dat zult u begrijpen.

Het lijkt erop dat onze buurt wordt opgescheept met zogenaamde verbeterplannen die een deugdelijke onderbouwing missen en met ideeën over uitstraling en allures van het plein, die alleen maar leven in de hoofden van ondernemers en instellingen, die hun geld verdienen aan het Museumplein.

Namens het gecombineerde buurtoverleg Johannes Vermeerbuurt en Duivelseiland.

Joris Marsman